Preußische Gesetzsammlung

Nr. 15.

(Nr. 11199.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Hamburg, betreffend Herstellung einer Eisenbahn von Barmbeck nach Volksdorf und Wohldorf mit Abzweigung von Volksdorf nach Schmalenbeck und Groß Hansdorf (Walddörferbahn). Vom 17. März 1912.

Seine Majestät der König von Preußen und der Hohe Senat der Freien und Hansestadt Hamburg haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Barmbeck nach Volksdorf und Wohldorf mit Abzweigung von Volksdorf nach Schmalenbeck und Groß Hansdorf (Walddörferbahn) zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Wirklichen Geheimen Rat Alfred von Kiderlen-Waechter,

der Hohe Senat der Freien und Hansestadt Hamburg:

den außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister der Hansestädte am Königlich Preußischen Hofe, Dr. Karl Peter Klügmann,

von denen, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, nachstehender Staatsvertrag abgeschlossen worden ist:

Artikel 1.

1. Hamburg beabsichtigt, eine elektrische Eisenbahn von Barmbeck über Farmsen-Berne und Volksdorf nach Wohldorf mit Abzweigung von Volksdorf nach Schmalenbeck und Groß Hansdorf zu bauen.

2. Preußen gestattet nach Maßgabe der nachstehenden näheren Bestimmungen Hamburg den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb des preußischen Staatsgebiets und erklärt sich ferner bereit, für den Fall, daß Hamburg die Bauausführung oder den Betrieb dieser Bahn einem Dritten übertragen sollte, diesem Dritten hierzu für das preußische Staatsgebiet die Genehmigung zu erteilen.

Artikel 2.

1. Sofern die elektrische Hauptbahn Hamburg–Ohlsdorf und die projektierte Güterumgehungsbahn von der Walddörferbahn gekreuzt werden, wird sich Hamburg hierüber mit der preußischen Staatseisenbahnverwaltung verständigen.

Ausgegeben zu Berlin den 15. Mai 1912.

2. Vor der etwaigen Gestattung späterer Anschlüsse anderer Bahnen auf preußischem Gebiet ist Hamburg zu hören.

3. Die Bahn soll eine Spurweite von 1,435 m erhalten und — unter Vermeidung von Kreuzungen mit Straßen und Wegen in Schienenhöhe — auf eigenem Bahnkörper zweigleisig so hergestellt werden, daß ein unmittelbarer Übergang der Betriebsmittel zwischen der Hamburger Hochbahn und der neuen Bahn möglich ist. Die Bahn soll dem Personenverkehre dienen. Um die Möglichkeit zu haben, auch Güterverkehr einzurichten, bleibt Hamburg freigestellt, dem Bahnkörper und den Kunstbauten die für drei oder noch mehr Gleise erforderliche Breite zu geben und zur Ausführung dieser Gleise nach eigenem Ermessen zu schreiten.

4. Bau und Betrieb der Bahn sind nach Maßgabe der für Haupteisenbahnen geltenden Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (Reichs-Gesetzbl. S. 387) sowie der dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen einzurichten.

5. Die Feststellung der sämtlichen Bauentwürfe sowie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Motoren, steht Hamburg allein zu, jedoch innerhalb des preußischen Staatsgebiets vorbehaltlich der Zustimmung Preußens zur Führung der Linie, insbesondere auch zur Bestimmung der Zahl und Lage der Stationen. Dasselbe gilt für spätere Änderungen und Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlagen, insbesondere Anlegung neuer Stationen.

6. In landespolizeilicher Beziehung bleibt die Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegen, Brücken, Übergängen, Triften, Einfriedigungen und Wasserzügen (Vorflut-, Be- und Entwässerungsanlagen) sowie die Anlage von Sicherheitsstreifen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets vorbehalten.

7. Die gesamte Bahn soll sowohl in ihrer baulichen Ausführung als in ihren Betriebseinrichtungen als eine einheitliche Anlage gelten und ihre Behandlung innerhalb beider Staatsgebiete gleichmäßig sein.

Artikel 3.

Hamburg wird auf preußischem Staatsgebiete das Enteignungsrecht verliehen.

Artikel 4.

Alle Entschädigungs- und sonstigen privatrechtlichen Ansprüche, die aus Anlaß des Baues und Betriebs der Bahn auf preußischem Staatsgebiet erhoben werden, hat Hamburg zu vertreten.

Artikel 5.

Die Tarifbildung, die Art und Weise der Beförderung, die Entscheidung über die Betriebsmittel und die sonstige Ausstattung der Bahnanlagen sowie die

Feststellung des Fahrplans bleibt Hamburg überlassen mit der Maßgabe, daß die in Preußen liegenden Strecken grundsätzlich nicht ungünstiger behandelt werden als die auf hamburgischem Gebiete liegenden und Preußen vor der Vornahme wichtigerer Änderungen der Fahrpläne und Tarife gehört wird.

Artikel 6.

1. Die Landeshoheit bleibt jedem Staate für die in seinem Gebiete gelegenen Bahnstrecken ausschließlich vorbehalten.

2. Auch sollen die an der Bahn zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der zuständigen Landesregierung sein.

Artikel 7.

1. Die technische Aufsicht über den Betrieb und den betriebsfähigen Zustand der Bahn soll Hamburg zustehen.

2. Preußen bleibt vorbehalten, die Handhabung der ihm zustehenden Hoheitsrechte, die Wahrnehmung seiner aus diesem Vertrage hinsichtlich der Walddörferbahn sich ergebenden Rechte und die etwaigen Verhandlungen mit der Bahnverwaltung einer Behörde oder einem besonderen Kommissar zu übertragen. Die Eisenbahnverwaltung wird sich an die mit der Vertretung beauftragte Behörde oder den Kommissar in allen zu deren Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten wenden, auch ihnen jede für ihre Zwecke nötige Einsicht gestatten oder Auskunft erteilen.

Artikel 8.

1. Die Bahnpolizei auf den innerhalb des preußischen Staatsgebiets gelegenen Bahnstrecken wird durch die Organe der hamburgischen Bahnverwaltung ausgeübt. Preußen wird Vorsorge treffen, daß das Bahnpersonal in der Ausübung der Bahnpolizei auf preußischem Staatsgebiete von den dortigen Behörden die nötige Unterstützung erhält.

2. Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationierten Bahnpolizeibeamten sind bei den zuständigen Behörden zu verpflichten.

Artikel 9.

1. Hamburgische Staatsangehörige, die in dem Königlich Preußischen Gebiete beim Betriebe der Bahn angestellt werden, erleiden dadurch keine Änderung ihrer Staatsangehörigkeit.

2. Die Bediensteten der Bahn sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten, im übrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates unterworfen, in dem sie ihren Wohnsitz haben.

3. Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen ähnlichen Unterbeamten der Bahn soll bei sonst gleicher Befähigung innerhalb des Gebiets eines jeden der vertragschließenden Staaten auf die Bewerbungen ihrer Angehörigen tunlichst Rücksicht genommen werden.

Artikel 10.

Für Akte der staatlichen Oberaufsicht und die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte, insbesondere für die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme von Eisenbahnstrecken und sonstigen Eisenbahnanlagen, werden Gebühren und Auslagen von den vertragschließenden Staaten nicht erhoben werden.

Artikel 11.

Ein Recht auf den Erwerb der im preußischen Staatsgebiete gelegenen Bahnstrecken wird Preußen, solange die Bahn im Eigentume Hamburgs sich befindet, nicht in Anspruch nehmen.

Artikel 12.

Für den Fall der Abtretung des hamburgischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es Hamburg freistehen, auch die aus diesem Vertrage hinsichtlich der Walddörferbahn erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen. Im übrigen wird Hamburg ohne Zustimmung Preußens die Walddörferbahn nicht veräußern.

Artikel 13.

Dieser Vertrag soll ratifiziert werden.

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll in Berlin erfolgen.

So geschehen zu Berlin, den 17. März 1912.

(L. S.) v. Kiderlen-Waechter. (L. S.) Klügmann.

Schlußprotokoll

zum

Staatsvertrage zwischen Preußen und Hamburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Barmbeck nach Volksdorf und Wohldorf mit Abzweigung von Volksdorf nach Schmalenbeck und Groß Hansdorf (Walddörferbahn).

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschluß und zur Vollziehung des wegen Herstellung einer Eisenbahn von Barmbeck nach Volksdorf und Wohldorf mit Abzweigung von Volksdorf nach Schmalenbeck und Groß Hansdorf vereinbarten Staatsvertrags zu schreiten.

Hierbei sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll nachstehende Erklärungen aufgenommen worden, die mit der Ratifikation des Vertrags als mitgenehmigt gelten und mit den Vereinbarungen des Vertrags selbst gleichverbindliche Kraft haben sollen:

Zu Artikel 2 Ziffer 4 des Vertrags.

Es wird bemerkt, daß das Reichs-Eisenbahnamt im Einvernehmen mit dem Königlich Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine Reihe von Abweichungen von der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zugelassen hat.

Zu Artikel 2 Ziffer 5 des Vertrags.

Preußen erkennt an, daß die in dem anliegenden Plane enthaltene Linienführung, insbesondere die Zahl und Lage der Stationen, den Anforderungen entsprechen, die es auf Grund der Ziffer 5 Satz 1 des Artikel 2 gestellt hat Weitere Anforderungen wird es auf Grund dieser Bestimmung beim Baue der Bahn nicht stellen.

Die mit dem vereinbarten Entwurf übereinstimmend befundenen Ausfertigungen des Vertrags sind hierauf von den Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden, und es haben die Bevollmächtigten der Königlich Preußischen Staatsregierung und des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg je eine Ausfertigung des Vertrags und des Schlußprotokolls entgegengenommen.

So geschehen zu Berlin, den 17. März 1912.

(L. S.) v. Kiderlen-Waechter. (L. S.) Klügmann.

Der vorstehende Staatsvertrag und das dazu gehörige Schlußprotokoll sind ratifiziert worden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat in Berlin stattgefunden.

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums. — Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Bestellungen auf einzelne Stücke der Preußischen Gesetzsammlung und auf die Haupt-Sachregister (1806 bis 1883 zu 6,25 ℳ und 1884 bis 1903 zu 2,40 ℳ) sind an die Postanstalten zu richten.

Hierbei sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll nachstehende Erklärungen aufgenommen worden, die mit der Ratifikation des Vertrags als genehmigt gelten und mit den Bestimmungen des Vertrags selbst gleiche rechtliche Kraft haben sollen:

Zu Artikel 2 Ziffer 4 des Vertrags.

Es wird bemerkt, daß das Reichs-Eisenbahnamt im Einvernehmen mit dem Königlich Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine Reihe von [illegible] von der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zugelassen hat.

Zu Artikel 2 Ziffer 6 des Vertrags.

Preußen erkennt an, daß die in dem anliegenden Plane enthaltene Linienführung, insbesondere die Zahl und Lage der Stationen, den Anforderungen entspricht, die es auf Grund der Ziffer 5 c und 1 des Artikel 4 gestellt hat. Weitere Anforderungen wird es auf Grund dieser Bestimmung beim Bau der Bahn nicht stellen.

[illegible]

So geschehen zu Berlin, den 17. März 1912.

(L. S.) v. Kiderlen-Waechter. (L. S.) Böhmann.

Der vorstehende Staatsvertrag und das dazu gehörige Schlußprotokoll sind ratifiziert worden; die Auswechslung der Ratifikationsurkunden hat in Berlin stattgefunden.

Redigiert im Reichsamt des Innern. — Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.
[illegible]